

2.º do 72.º Ano

Lisboa, 1 de Abril de 1959

Número 1711

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 20658 — LISBOA



LOCOMOTIVAS

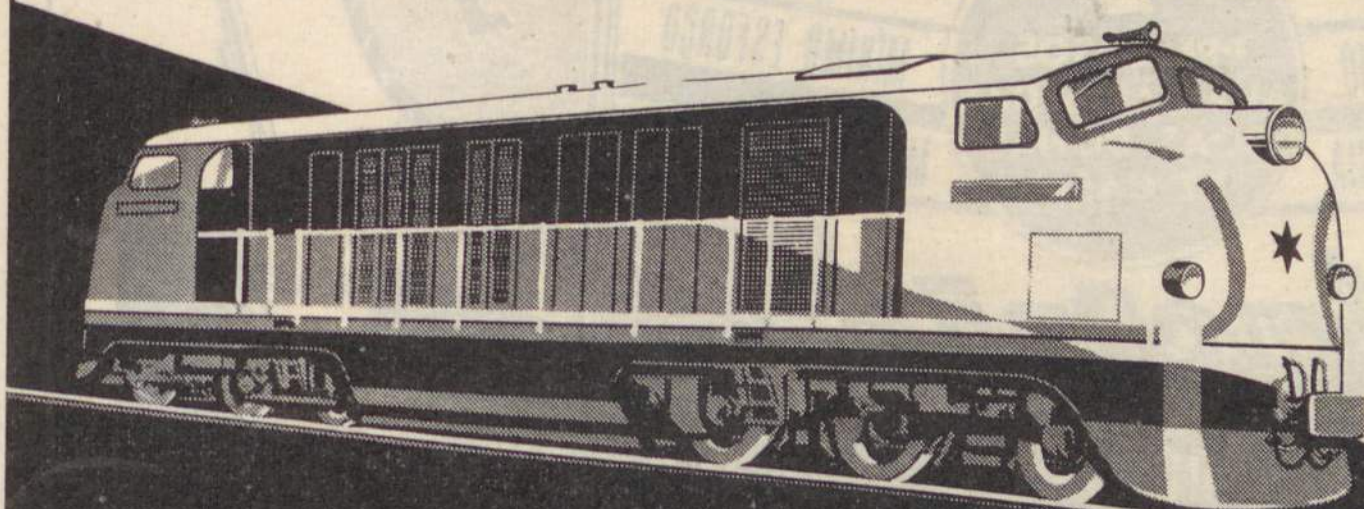
HENSCHEL

Diesel-eléctricas e Diesel-hidráulicas

de todos os tipos e para todos os fins

A gravura representa uma das **18** locomotivas Diesel-eléctricas Henschel GM —
Tipo «Tropical» — Potência de 1425 HP de 83 ton. de peso em
ordem de marcha, destinadas aos Caminhos

de Ferro
da Ghana



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS · RUA DE S. JULIÃO, 23 · LISBOA

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



*Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.*

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA



**NOS BONS
MOMENTOS...**

ESPUMANTES
NATURAIS DAS

Caves Aliança
SANGAINHOS

VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):

Av. Infante D. Henrique II - Circular

Telf. 381596 e 382155

**NOVOS
TEMPOS
NOVA
VIDA**

PARA UM LAR MAIS
CONFORTAVEL

2

PRECIOSOS
AUXILIARES DAS
BOAS DONAS
DE CASA

MENOR CONSUMO

MAIOR EFICIÊNCIA

MÍNIMO ESFORÇO

MÁXIMO RENDIMENTO

Vactric

Aspirador Enceradora

ORGULHO DA INDÚSTRIA INGLESA
AO SERVIÇO DA ECONOMIA DOMÉSTICA

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL:

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA.

AV. FONTES PEREIRA DE MELO,

• TELEF. 59181 (3 LINHAS)



À VENDA NAS BOAS
CASAS DA ESPECIALIDADE

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA - 2 — Telefone: P B X 2 0158 Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1711

1 — ABRIL — 1959

ANO LXXII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

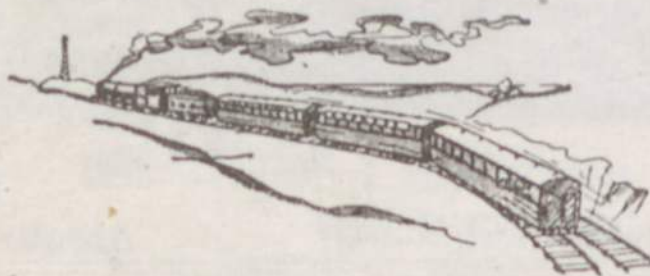
COLABORADORES

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

O crescente prestígio dos nossos caminhos de ferro	151
A coordenação dos sistemas de transportes, por ROBERT ARON	153
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	155
Curiosidades e distrações da Gazeta, por C. MENDES DA COSTA	156
As Festas em Portugal Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por B. WOŁOWSKI.	158
Caminhos de Ferro Ultramarinos	160
Há 50 anos	160
Linhas Estrangeiras	161
Passagens de nível	162
Parte Oficial	162
Publicações recebidas	163
Recortes sem comentários	164
Romagem dos antigos Combatentes a França	164
Linhas Portuguesas	164



O crescente prestígio dos nossos caminhos de ferro

O numeroso público que se serve do caminho de ferro como o mais adequado meio de transporte às suas condições de vida e de labor, deve ter reparado, com aquela imparcialidade e justiça dos julgadores severos e rectos, que em matéria de renovação de vias, de pontes e de material rolante, a C. P. é credora de elogios e da gratidão dos utentes dos seus serviços, como não ignora que o Governo, atento aos grandes problemas nacionais, tem acarinhado aquela Empresa, concedendo-lhe os auxílios necessários para que ela possa desempenhar, com maior eficiência, os seus serviços.

No Primeiro Plano de Fomento Nacional os caminhos de ferro não foram esquecidos quer na Metrópole quer no Ultramar. Factor económico de excepcional relevância, o caminho de ferro representa uma actividade que tem contribuído para o progresso social e para a criação de importantes indústrias. Deve-se a esse Primeiro Plano, no referente a caminhos de ferro, entre outras obras de grande importância, a electrificação da linha de Sintra e a primeira fase da electrificação da linha do Norte, de que já estão beneficiando as populações do Ribatejo até Santarém.

O ano de 1959 ficará memorável na his-

tória da economia portuguesa, com o início do sexénio em que se dará execução ao programa do II Plano de Fomento Nacional. Como no primeiro, que permitiu a realização de melhoramentos de vulto, os caminhos de ferro foram igualmente dotados no II Plano com verbas substanciais, a fim de que se leve a cabo o resto do programa geral do reapetrechamento e da transformação dos serviços.

O Governo, com as volumosas dotações concedidas aos caminhos de ferro, reconhece os seus serviços e, reconhecendo-os e consagrando-os, amplia-lhes as suas possibilidades, assegura-lhes uma maior eficiência, ao mesmo tempo que os coloca numa honrosa posição: a de poderem considerar-se como uma nítida expressão do progresso do País, dum país remoçado, actualizado, não só materialmente, mas também moralmente, porque tem a consciência dos seus destinos, dos seus valores e dos seus recursos, que não são pequenos nem limitados.

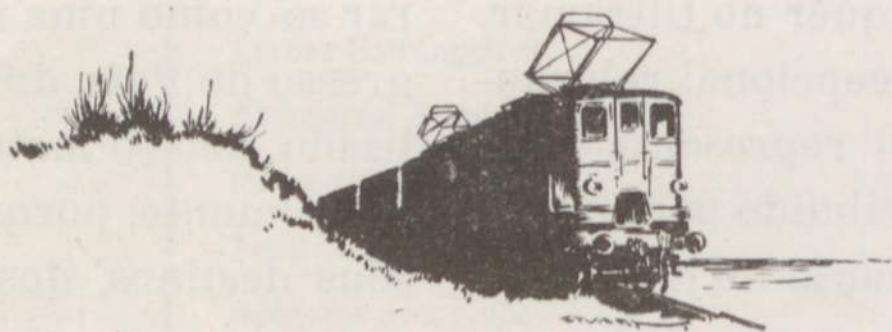
Graças ao II Plano de Fomento Nacional e às verbas que nele se destinam aos caminhos de ferro, a C. P. poderá proceder à última fase dos trabalhos da electrificação da linha do Norte; adquirir o respectivo material móvel, constituído por es-

plêndidas carruagens modernas; renovar e melhorar a via; dar prosseguimento à dieselização; fazer a aquisição de possantes automotoras; continuar o programa de substituição de pontes. O programa é vastíssimo e dele consta ainda a ampliação de estações e a construção de apeadeiros nas localidades que, pelo seu desenvolvimento, os justifiquem.

Roma e Pavia não se fizeram num dia. A pouco e pouco, mas não tão lentamente como os críticos exigentes em demasia o asseveravam, a C. P. vem realizando uma notável obra de renovação, da qual todos nós nos devemos orgulhar, pois os próprios estrangeiros que nos visitam, com alguma demora, e se servem dos nossos caminhos de ferro, espontâneamente, e por isso mesmo com imparcialidade, os elo-

giam. E mais calorosamente os elogiam não só ao saberem que grande parte das novas e magníficas carruagens foi construída em Portugal por técnicos e operários portugueses, mas também por verificarem que o pessoal em serviço é, além de atencioso, competente.

Os ferroviários portugueses amam a sua profissão. E é graças à sua devoção de profissionais que os caminhos de ferro constituem serviços modelares. Amar e servir com dignidade a sua profissão é enobrecê-la e praticar um acto puro de patriotismo. Era esta a opinião de Ramalho Ortigão. Assim o julgam e assim o fazem quantos, na C. P., desde os mais altos postos aos mais humildes agentes, trabalham pela prosperidade da Empresa e pelo prestígio do País.



A coordenação dos sistemas de transportes

O carril e a camionagem

Artigo de ROBERT ARON

O carril e a estrada de rodagem foram em tempos rivais, quando o desenvolvimento dos transportes por caminho de ferro parecia ameaçar o monopólio que a estrada tinha outorgado a si própria para a deslocação dos homens.

Num dos primeiros períodos, é certo que o carril marcou pontos a seu favor: o caminho de ferro suplantou as «diligências» puxadas a cavalos nos transportes de cidade para cidade. Mas, numa segunda fase, a invenção do motor de explosão e o desenvolvimento do automóvel pareceram dar vantagem à estrada. E, há vinte anos, podíamos ler doutos estudos técnicos, demonstrando que se tornava necessário suprimir os carris e transformar as linhas férreas em grandes estradas e em auto-estradas.

Felizmente que estas aventureiras sugestões não se transformaram em realidade; hoje, parece-nos que à guerra deflagrada entre os dois meios de transporte sucedeu enfim a paz. Não se trata mais de subordinar um ao outro, mas de os coordenar a ambos, no que a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses se empenha com muita inteligência e sentido de continuidade. Um notabilíssimo relatório de M. Roger Guibert, Director-Geral Adjunto daquela Sociedade, que apareceu em Abril de 1953 numa publicação da Sociedade dos Engenheiros Civis de França, examina a questão. Vamos extrair dele alguns pormenores.

Coordenar o carril e a estrada, supõe para o primeiro, principalmente, alguns sacrifícios. Nas regiões onde os caminhos de ferro de interesse muito secundário ainda subsistem, como vestígios de uma época passada, foi preciso suprimi-los. Assim, a S. N. C. F. renuncia a mais de um décimo das suas linhas: numa rede de 40.000 quilómetros, 4034 Km. foram fechados a todo o tráfego de passageiros e mercadorias, enquanto que 1.365 estão ao serviço dos ônibus

para passageiros e 8.640 apenas servem para mercadorias.

Bem talhado, como dizia o outro, é preciso tornar a cosê-lo. Com efeito, não basta suprimir os serviços supérfluos, mas harmonizar entre eles aqueles que subsistem. Como coordenar as linhas que continuam funcionando e as estradas, cujo tráfego se torna cada vez mais pletórico?

A S. N. C. F. esforça-se com bastante habilidade para resolver o problema, para o qual não há uma só solução mas várias, que exigiram cada uma delas um minucioso estudo.

Uma das inovações mais simples consistiu em organizar, nas grandes estações, o aluguer de automóveis sem condutores: assim o passageiro que precisa de percorrer os subúrbios da cidade não tem o incómodo de levar consigo o seu próprio veículo, pois encontra, ao descer do comboio, um carro em bom estado, que lhe permite fazer as circulações de que necessita. O desenvolvimento deste sistema em França é satisfatório, visto que o número de localidades onde ele funciona se elevou entre 1951 e 1957, de 55 a 128, e que o número de dias de aluguer passou de 28.000 para 75.200.

Há outras circunstâncias em que o transporte por estrada completa assim o do comboio e permite utilizar sucessivamente os dois sistemas. Por exemplo, no abastecimento da região parisiense. Até à reorganização, recentemente efectuada, as encomendas que só podiam utilizar o comboio levavam, às vezes, bastantes dias a chegar ao seu destino, o que tinha inconvenientes, quando se tratava de géneros sujeitos a rápida deterioração. Hoje, as remessas só utilizam o caminho de ferro até às estações de testa de linha. Ali, são transportadas por reboques e tractores automóveis para uma estação regional que se chama «gare ilhota». No mesmo dia, as encomendas

são entregues aos seus destinatários. Esta conjugação da camionagem por estrada com o transporte por comboio permitiu fazer a entrega, num espaço ultrarápido, das encomendas, num raio de vinte cinco Km., pelo menos, em volta de Paris.

Uma operação deste tipo necessita de um, ou, às vezes, de vários transbordos de mercadorias entre os vagões e os camiões, do que resulta uma perda de tempo, e, sobretudo, o aumento de despesas devido ao emprego da mão-de-obra.

A fim de tornar mais íntima a ligação entre o comboio e a camionagem, a S. N. C. F. utiliza «containers», quer dizer embalagens especiais, que tanto podem ser transportadas sobre vagões como sobre camiões. No momento da expedição, os géneros são encerrados no seu estojo, e este é transportado, tanto por estrada, tanto por caminho de ferro, passando de um para o outro, sem que seja necessário desfardar as mercadorias. Quando se trata de «containers» de grande volume ou de um grande peso, utilizam-se vagões ou camiões equipados de gruas ligeiras, que os instalam ou os colocam facilmente sobre o meio de locomoção que os víveres escolheram.

Este último exemplo mostra-nos bem que, para simplificar os transportes, para coordenar o carril e a estrada, não se deve rejeitar a utilização do material novo. A S. N. C. F. possui uma infinidade de tipos, dos quais uns nos são familiares, mas outros, menos conhecidos, nos surpreendem pela sua singularidade.

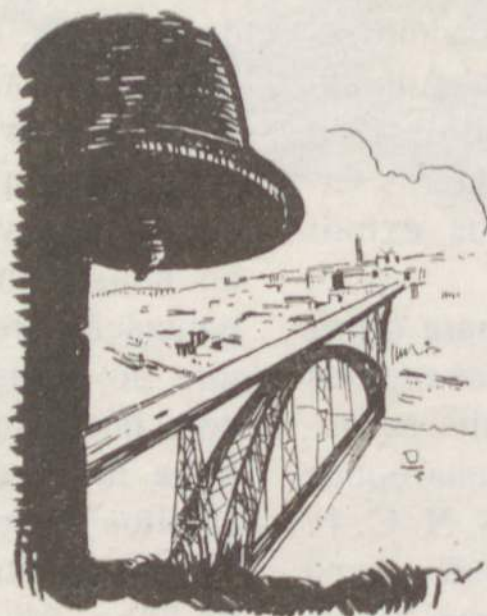
Desde há muito tempo que estamos habituados a ver circular sobre os carris estes vagões especializados, que correspondem ao transporte de uma mercadoria particular.: os vagões-cisternas, para transportar líquidos, gases e cereais; os vagões para transportar certos materiais de construção, tais como a areia; vagões especiais para vasilhas de leite e para o queijo. E até mesmo — como afirma M. Guibert, para fazer transportar elefantes!

Mas, ao lado destes veículos, que não nos surpreendem muito, outros há, cujo paradoxo nos é sensível. Para coordenar o carril e a estrada, para facilitar a ligação entre estes utentes da estrada, que são os automóveis e estes utentes dos carris que são os vagões, não se imaginou fazer viajar os automóveis sobre carris e os vagões sobre a estrada?

Para iniciar os automóveis nos prazeres do caminho de ferro, acabam de se fabricar vagões de dois andares, que podem transportar até oito veículos e que servem, entre outras coisas, para fazer viajar, no mesmo comboio, os automobilistas instalados nos seus beliches, e os seus carros, devidamente suspensos dos suportes ambulantes. Assim, ao chegar ao seu destino, o automóvel retoma a estrada e o condutor o volante. Esta inovação funcionou durante o Verão de 1957 entre Boulogne e Lyon, com o emprego de 52 comboios cuja utilização aumentou de mês para mês: 74% em Junho; 76% em Julho, e 89% em Agosto.

O esforço inverso permite o transporte de vagões sobre a estrada. Para conseguir isto, criou-se o carro porta-vagões. O porta-vagões é um conjunto de dois carris que pode transportar, ao longo de alguns quilómetros, um vagão duma linha a outra. Esses carris são montados num camião automóvel. O tráfego de porta-vagões, que era de 70.000 toneladas, em 1949, atinge actualmente 400.000 toneladas. Pode-se ver em certas regiões de grande tráfego, vagões, ou mesmo locomotivas, passear pelas grandes estradas.

Assim, longe de se guerrearem, os dois sistemas de transporte harmonizam-se cada vez mais e colaboram cada vez mais estreitamente para o bem comum dos utentes, sejam Franceses, sejam estrangeiros, que utilizam a rede da S. N. C. F. ou as grandes estradas da França. Não são estas a sua razão de ser e a sua ambição comum?



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Angola numa grande exposição de pintura

Na sala de Exposições do Palácio Foz tivemos o prazer de visitar a bela e surpreendente colecção de quadros a óleo e algumas dezenas de aguarelas que o artista Albano Neves e Sousa pintou em Angola. Natural de Matosinhos e tendo ido, ainda criança, para aquela nossa província ultramarina, a Câmara Municipal de Luanda, ao ter conhecimento do talento do jovem pintor e da sua paixão pela paisagem angolana, concedeu-lhe uma bolsa de estudo para que pudesse frequentar a Escola de Belas Artes do Porto. Do bom aproveitamento dos seus estudos e da sua comovida ternura pela terra adoptiva, deu-nos Neves e Sousa um eloquente testemunho. Ali está, estuante de vida, com a sua paisagem e os seus valores humanos, a promissora província de Angola.

O sr. dr. Banha da Silva, ilustre Agente-Geral do Ultramar, escreveu, com espírito compreensivo e fino sentido crítico, para o catálogo desta Exposição, as seguintes palavras que nos apraz reproduzir:

«Toda a obra de Neves e Sousa constitui, sem dúvida, o mais belo documento feito até hoje naquele pujante território nacional e nela se confunde o Pintor e o Poeta».

Com a realização desta Exposição não só se revelou e consagrou um notável pintor — o quadro *Mãe preta* é uma obra-prima digna de figurar no Museu de Arte Contemporânea — mas prestou-se à causa da propaganda de Angola um serviço instimável.

Joaquim Bensaúde

No dia 27 de Março decorreu o primeiro centenário do nascimento de Joaquim Bensaúde. Na história dos nossos descobrimentos o seu nome, como a sua obra, ficarão memoráveis. Sábio investigador, o País deve-lhe uma obra de exaltação dos nossos navegadores e da ciência náutica portuguesa. Graças a ele, com efeito, ficou desfeita, de uma vez para sempre, a campanha com que os historiadores e geógrafos alemães pretendiam, de braço dado com o atrevido Humboldt, arrebatá-los a glória de termos desvendado os mistérios do mar tenebroso, cientificamente, com ciência nossa. De sangue israelita, só pelo facto de ter nascido em Ponta Delgada, capital da Ilha de S. Miguel dos Açores, Joaquim Bensaúde sentia-se português e amava Portugal. O Infante D. Henrique e o rei D. João II, duas grandes figuras nacionais, foram as suas mais absorventes paixões de sábio e historiador.

As nossas paisagens



BARCOS EM SOSSEGO NA RIA DE AVEIRO
AGUARELA DE JOE



ANTOLOGIA

RETRATO

*Um silêncio, um olhar, uma palavra:
Nasceste assim na minha vida,
Inesperada flor de aroma denso,
Tão casual e breve...*

*Já te visionara no meu sonho,
Imagem de segredo, esparsa ao vento
Da noite rubra, delicada, intacta.
E presseñtira teu hálito na sombra
Que minhas mãos desenham, inquietas.*

*Existias em mim... O teu olhar
Onde cintila, pura, a madrugada,
Guardara-o no meu peito, ó invisível,
Flutuante apelo das raízes
Que teimam em prender-te, minha Vida!*

Luís AMARO



Por C. MENDES DA COSTA

A mais antiga ponte de caminho de ferro

A primeira ponte metálica construída no mundo, que, segundo parece, ainda existia em 1904, atravessa o Rio Gaundless, perto de West-Auckland, e pertencia à North Eastern Railway Company, em Inglaterra. Esta obra de arte deixou de ser utilizada, não pela sua velhice ou porque estivesse deteriorada, mas porque o volume do tráfego, com o maior peso das modernas locomotivas, assim o exigiu. Começou a ser construída em 1823, tendo sido inaugurada em 1825. Há poucos anos ainda, era respeitosamente conservada não só como curiosidade pela construção mas também pela sua venerável idade.

26 quilómetros de túnel

A Canadian Pacific projectou em 1913 construir o túnel mais comprido do mundo, num percurso de 26 quilómetros sob as montanhas Rochosas, atingindo o seu custo o montante fabuloso, naquela época, de 14.000 contos. A obra teria durado 7 anos, e o projecto teve o objectivo de vencer os acidentes de terreno daquela região da América.

A tracção eléctrica avança

A Companhia New York Central aumentou em 1915 o seu material circulante com 16 locomotivas eléctricas com destino ao reboque de comboios de passageiros. Estas locomotivas, consideradas as mais potentes construídas até àquela data, podiam rebocar 14 carruagens de aço, Pullman, a cem quilómetros por hora, podendo atingir 140 quilómetros quando se tratasse de composições mais leves. Os primeiros ensaios, que satisfizeram completamente, foram efectuados na linha experimental de Schenactady. Todas as rodas destas locomotivas são equipadas com motores, bem como as dos furgões da frente e da cauda, para que o peso facilite a tracção.

Locomotiva monstro

Para a Companhia South-Pacific, foi construída em 1890 a maior locomotiva do mundo, à qual foi dado o nome de EL Gobernador. Pesa 102 toneladas incluindo o tender, tem 14 rodas e o comprimento de 70 metros, destinando-se ao reboque dos comboios de mercadorias na acidentada zona da Serra Nevada.

O rei dos caminhos de ferro americanos

No ano de 1890 era de 35 contos de réis o rendimento diário de *Joe Gould*, o rei dos caminhos de ferro americanos, mais do dobro do necessário para alimentar o nosso exército em tempo de paz (20.000 homens), ou sejam, 1.050 contos por mês (muito mais do que a dotação anual de toda a nossa instrução pública, ou 12.600 anuais, importância superior a toda a receita anual do nosso País, em 1851).

Corrida entre um comboio e uma bicicleta

Em 1894 os jornais espanhóis contaram este gracioso episódio:

Um maquinista do caminho de ferro que liga a cidade de Valladolid com Rio Seco, apostou com o ciclista Manuel Brizuela em como este não seria capaz de passar à frente do comboio. A competição efectuou-se num percurso de 5 quilómetros entre a estação de Valladolid e a primeira paragem desta linha.

O ciclista atingiu a meta com um avanço de 2 minutos, acerca do que um dos referidos jornais comentou com ironia:

«A bicicleta venceu o comboio num desafio, mas deve levar-se em conta que o derrotado é um comboio espanhol, herdeiro em linha recta das históricas diligências».

Particularidades dos caminhos de ferro no Japão

Em todo o mundo os agentes ferroviários, dentro do serviço, têm funções de autoridade, não só

previstas pelos regulamentos das empresas, mas ainda confirmadas pelas leis.

No Japão, os chefes das estações usavam, como símbolo dessa autoridade, uma farta franja vermelha no boné e espada.

Um dos grandes rendimentos do caminho de ferro era constituído pela venda dos bilhetes de gare, apesar do seu ínfimo custo: 10 réis. É que, neste País, se considerava uma grande prova de desprezo não ir à estação aguardar-se ou despedir-se dos amigos que viajavam. E assim, pequenas gares mostravam um intenso movimento, mesmo quando o número de passageiros a embarcar ou desembarcar era diminuto.

Os bilhetes de primeira classe davam o direito ao transporte de 70 quilos de bagagem e os moços das estações conduziam essa bagagem a domicílio, num percurso de menos de 6 quilómetros, pela módica importância de 20 réis. Isto contavam os periódicos em 1912.

Como evitar acidentes fatais em desastres ferroviários

Em 1912 existia em Inglaterra uma comissão permanente que estudava as causas dos acidentes, e os meios de os evitar. O coronel York, membro dessa comissão, dava os seguintes conselhos:

« — As vítimas seriam menos numerosas se todos soubessem como se podem evitar os ferimentos sem sair do vagom, sempre que haja o sangue frio necessário e se disponha de três segundos de reflexão, o que acontece nove vezes por cada dez.

Pode-se evitar um acidente grave:

1.º Preferir um vagom colocado ao meio do comboio.

2.º Sentando-se do lado direito, olhando na direcção da locomotiva.

3.º Suspendendo-se da rede ou estendendo-se nos assentos, de peito para baixo. Tem-se observado que, muitas vezes, os passageiros que estão sentados ficam sem pernas porque lhas cortam os assentos ao irem um contra o outro por efeito do choque. Embora não fique sem as pernas, o passageiro fica imobilizado e morrerá entre os escombros ou queimado.

4.º Fugindo do vagom com o comboio em marcha.

Este último conselho não se pode dar aos reumáticos nem às pessoas que não tenham pernas fortes e flexíveis; mas é excelente meio de sair dum transe difícil, contanto que se observe a seguinte regra no acto de deixar o vagom: Uma vez no estribo, segura-se o varão que está ao pé da portinhola, lançam-se as pernas para a frente, afim de dar ao corpo uma posição quase horizontal, e então largam-se as mãos.

O impulso dado pela velocidade do comboio fará que a pessoa se levante sem querer, caindo depois de bruços sem lhe acontecer mal.

Um acrobata alemão, Carl Wein Thal, fez recentemente curiosas experiências, saltando muitas vezes dum veículo que levava a velocidade de 60 quilómetros à hora».

Estas opiniões seriam praticáveis se ao iniciarmos uma viagem pudéssemos prever quando e onde se daria qualquer desastre que, a acontecer, não nos deixaria tempo para nos dependurarmos na rede, a não ser que os passageiros iniciassem o percurso já dependurados ou deitados de barriga para baixo, o que seria caricato e não muito cómodo. Mas... felizmente que os acidentes ferroviários vão rareando e os acidentados, segundo referem as estatísticas, são reduzidos em relação aos muitos milhares de quilómetros percorridos e milhões de passageiros transportados.

Caminho de ferro em miniatura

Em 1894, existia nos Estados Unidos da América do Norte um comboio miniatura que percorria a distância de 14 quilómetros numa via com a bitola de 25 centímetros. Os vagões tinham capacidade para trinta passageiros e, apesar da via ser tão reduzida, os locomotivas pesavam cerca de 4 toneladas.

O comboio do Csar de todas as Rússias em 1894

Reservado às viagens imperiais ao estrangeiro, construiu-se em 1894, um comboio composto de 11 carruagens incluindo carruagem-restaurante, vagão-cozinha, carruagem para as grã-duquesas, outra para os grão-duques, uma para os familiares e duas para bagagens. A composição deste comboio atingia o comprimento de cerca de 200 metros, sem contar com a locomotiva.

Em louvor do acabamento deste comboio efectuou-se, dentro das próprias oficinas, um serviço religioso com a bênção do mesmo, após o que a composição se pôs em marcha no meio das aclamações do povo.

Conforto e bom gosto

No fim do século passado nem todas as maravilhas e acontecimentos extraordinários vinham da América. Da Rússia também chegavam alguns. Eis a notícia de um comboio expresso que fazia em 1898 o percurso de S. Petersburgo a Tonesk, sem interrupção, durante seis dias e seis noites. O rolamento das suas carruagens era imperceptível aos viajantes, que podiam deslocar-se de uma ponta a outra do comboio. Este estava equipado com aquecimento, ventilação e luz eléctrica. A composição comportava um restaurante, uma biblioteca, pianos, aparelhos de ginástica, etc.

Por esta notícia quase que os modernismos de hoje não são de espantar.

AS FESTAS EM PORTUGAL

Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta

Viagem da Família Real Notas e recordações de viagem

por B. WOŁOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar

XI

A Família Real em Viseu — Regresso da Inauguração

A partida da Guarda efectuou-se à hora determinada. A distância de 5 quilómetros, que separam esta cidade da sua estação, impediu uma grande parte da população de se encontrar no cais no momento da partida da família real.

O cortejo passou na Guarda, tanto na ida como na volta, no meio de aclamações incessantes da multidão colocada em todo o percurso.

Retomei o lugar no comboio real, que tinha deixado, como se lembram, na Guarda, sem ir a Vilar Formoso, à fronteira.

A viagem de inauguração atingia assim o seu fim, e o rei ia empreender uma visita a Viseu, Porto, Régua e Lamego.

Cerca das 8 h. da noite o comboio Real chegou a Mangualde, onde uma multidão numerosa estacionava.

Não tive esta vez de fazer o trajecto a pé até à vila. O general de divisão, Sr. Castelo Branco, ofereceu-me amavelmente um lugar na sua carruagem.

Mangualde estava iluminada e embandeirada. Era a terceira noite que os soberanos de Portugal passavam no palácio da Senhora Condessa da Anadia e de seu marido, um homem com coração, Sr. Leão de Carvalho, que fazia as honras da sua casa com um zelo infatigável.

No dia seguinte, às 8 h. da manhã, deixaríamos o caminho de ferro para fazer, de carruagem, o trajecto que nos separava de Viseu.

Viseu, sede do governo civil, é célebre sobretudo pelos quadros de Grão Vasco, antigo pintor português, cujas obras datam de mais de trezentos anos.

Todos os veículos disponíveis de muitas léguas em redor estavam tomados. Era-me difícil antecipar-me a toda a gente em Viseu.

Uma grande quantidade de pessoas amáveis ofereceram-me um lugar na sua carruagem, mas ninguém queria deixar Mangualde antes da partida do rei.

Ora, desejava a todo o custo chegar a Viseu com bastante tempo para me informar do programa das festas e estar perto de qualquer acontecimento interessante.

Tive de novo de importunar as autoridades. Celebrámos uma reunião com o Sr. Tomás Ribeiro, Ministro do Reino, e o Visconde de Guedes Teixeira, governador civil, com o fim de resolver este problema difícil: encontrar uma carruagem.

O Sr. Visconde de Guedes Teixeira teve então uma ideia luminosa.

— Partirá, disse-me. Mas é homem capaz de sacrificar o seu sono e expor-se aos solavancos de um veículo primitivo e pouco cómodo?

Devido à minha resposta afirmativa, pediu-me para o acompanhar.

Dirigimo-nos a casa do nosso hóspede comum, Sr. Albuquerque Couto, administrador de Mangualde, e aí o sr. governador civil informou-o que eu partia nessa noite, e quis amavelmente servir-me de intérprete para exprimir ao meu hóspede a minha gratidão pela generosa hospitalidade que me tinha dado, cedendo-me, quero repeti-lo uma vez mais, a sua própria cama.

Quanto ao que eu tinha de fazer, o governador civil disse-me:

— Prepare as suas bagagens para a uma hora da noite. O comissário de policia virá buscá-lo e conduzi-lo-á num dos ônibus que transportarão a força de policia a Viseu.

— Preso, não?

— Dar-lhe-emos liberdade assim que chegue a Viseu.

Era, via-o bem, o único meio de transporte que ficava à nossa disposição. Quanto ao infatigável governador civil, pôs-se a escrever.

Enfim, o comissário de policia appareceu. Não sabia francês. O governador civil deu-lhe as suas instruções e entregou-lhe uma carta.

— É uma apresentação, disse-me, para uma pessoa de Viseu que, espero, terá talvez uma cama para lhe oferecer. Todos os convidados receberam cartões de alojamento; é, portanto, difícil encontrar um poiso.

Que inútil precaução quando se trata de encontrar hospitalidade na casa dum português!

Partimos. O comissário de policia apontou-me com o dedo aos policias, que segui dócilmente.

Era de noite. Caminhei assim por algumas ruas, no meio dos policias, e os transeuntes retardatários, que me encontravam, podiam tomar-me por um malfeitor fugido da prisão.

Um pouco fora da povoação, na estrada de Viseu, a força parou e fizeram-me sinal de parar. Era ali, na estrada, que se deviam juntar todos.

Era necessário, esperando, passear em pleno campo. Enfim, cerca das três horas da noite, os ônibus, destinados a transportar a força, chegaram. Fizeram-me sinal de subir. E o pesado carro caminhou durante três compridas horas pela estrada que conduz a Viseu.

Os meus pobres companheiros de acaso estavam extenuados. A cada momento recebia um nos meus braços que o sono tornava pesado e que escorregava do banco... Estava quase tão fatigado como eles.

Chegámos enfim. Era já dia claro. Seis horas e um quarto da manhã soavam no relógio principal.

O chefe da força fez-me descer numa grande praça e chamou um carregador, a quem deu a minha bagagem. Toda a nossa conversação effectuava-se por sinais. Um dos policias recebeu ordem de me acompanhar até casa do meu hospedeiro.

Soube então, olhando para a carta de apresentação, que ia para casa do sr. Joaquim Pereira da Silva, proprietário em Viseu.

Uma casa particular em Viseu

Alguns minutos depois batia à porta do meu hospedeiro. O guia tinha desaparecido. Uma criada abriu. Não me sabendo explicar, entreguei a carta.

O dono da casa appareceu depressa, a cabeça embrulhada num lenço. Estava doente e envolvia-se com ligaduras. Que boa e digna pessoa, este senhor Joaquim Pereira da Silva!

Nem a mais simples palavra de francês. Mas como a sua boa fisionomia era expressiva, como se esforçava com muitos gestos, pronunciando palavras das quais comprehendia com dificuldade o sentido! Num momento libertou-me da minha manta, enquanto as criadas levavam a minha bagagem, e introduziu-me na sala.

— Não, incomodo, não! — E conduzindo-me pela mão, levou-me a um outro compartimento. Era o quarto de dormir que me fora destinado.

Depois puxando pelo relógio, indicou-me que às 8 h. viria acordar-me para almoçar e levar-me a ver a entrada do rei.

A porta fechou-se. Fora levado pelas festas da inauguração a aproveitar da hospitalidade duma família portuguesa, numa cidade bastante importante, mas que não tinha costume de ver muitos estrangeiros. Os que vinham visitar a cidade e os quadros de Grão Vasco instalavam-se nos hotéis e não se punham em contacto com os habitantes, como acontece vulgarmente nas grandes cidades ligadas por caminho de ferro.

Esta sincera manifestação de hospitalidade tinha para mim um sabor completamente novo.

Às 8 horas o dono da casa veio acordar-me de um sono profundo. Vesti-me à pressa, e passei à sala de jantar.

O sr. Joaquim Pereira da Silva apresentou-me a sua esposa e às suas filhas, duas jovens senhoras encantadoras. Mas ninguém, infelizmente, falava francês. Conversámos por gestos. Serviram-me à mesa da melhor boa vontade, procurando ler nos meus olhos, se todos esses pratos portugueses me agradavam. Era verdadeiramente uma preocupação para esta família saber se eu estava satisfeito.

O Sr. Joaquim Pereira da Silva tinha ainda em sua casa um segundo hóspede, o Sr. José de Sales Mendonça da Silva, que escreveu ele próprio o seu nome como recordação, no meu caderno: «Escrivão da Administração do Concelho de Viseu».

Depois do almoço saímos os três. A carruagem pertencente ao meu hospedeiro estava já atrelada diante da porta.

Partimos em grande trote. Já a população começava a aglomerar-se nas ruas embandeiradas do percurso que devia seguir a família real.

Um grande número de carruagens fizeram como nós e foram a 4 ou 5 quilómetros pela estrada ao encontro do rei.

Uma interminável fila de veículos diversos seguia assim pela estrada. De repente, a guarda avançada da escolta appareceu. As carruagens particulares deram volta num relance e collocaram-se de lado — as pessoas puseram-se de pé nos carros, e a família real foi saudada com entusiásticos vivas.

Os peões esperavam nas proximidades da cidade e faziam fila dos dois lados da estrada.

Não descreverei esta recepção; limitar-me-ei a di-

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

Na Gare de Triagem, à entrada das novas oficinas do C. F. M., em Lourenço Marques, foi inaugurado, recentemente, um busto, de bronze, do Eng.º António Augusto de Sousa Santos, que durante vinte e quatro anos prestou serviço nos Caminhos de Ferro de Moçambique, onde se revelou um elemento de muito valor. No pedestal, de mármore, está gravada a seguinte inscrição: «*Homenagem do pessoal do C. F. M. ao Eng.º António Augusto de Sousa Santos. Homem íntegro, amigo dedicado e profissional invulgar. Falecido em 21 de Novembro de 1956*».

Na cerimónia da inauguração, que esteve muito concorrida, fizeram uso da palavra, para enaltecer as altas qualidades do Eng. Sousa Santos, os srs. Director dos Serviços do C. F. Moçambique, Eng.º Brasão de Freitas; Eng.º Eduardo Barbosa, Agui-naldo Martins, Agostinho Guerra e o Inspector Superior, aposentado, Eng.º Francisco Pinto Teixeira.

zer que foi tão brilhante e tão calorosa como nas precedentes cidades. Dizia-se que o partido hostil ao Sr. Fontes faria algumas manifestações contrárias, mas tiveram o bom senso de se abster.

Tudo se passou de uma maneira irrepreensível, como se deve fazer quando se recebe um hóspede.

A família real instalou-se no palácio do Sr. António de Albuquerque, partidário de D. Miguel.

O Sr. Albuquerque ofereceu a sua casa ao rei, mas, para não desmentir as suas convicções, ausentou-se de Viseu durante a estadia dos soberanos em sua casa. Foi o seu sobrinho quem fez as honras.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Abril de 1909)

Linha do Valle do Tamega

Como fôra annunciado, realisou-se no dia 21 do mez último a inauguração do troço da Linha do Valle do Tamega, compreendido entre a Livração e Amarante.

Apesar da chuva impertinente que teimou em cair durante o dia todo, as ruas da antiga villa de Amarante estavam repletas de gente, vinda de todas as freguezias do concelho. A estação estava ornamentada com bandeiras, e festões de verdura, apresentando um aspecto festivo de muito gosto artistico.

A's onze horas da manhã, ao estralejar alegre dos foguetes e por entre as aclamações do povo entusiasmado, chegava á estação o comboio que partira da Livração ás dez e meia.

Formavam-o dez carruagens, literalmente apinhadas de gente que ás portinholas soltava varios vivas, manifestando o entusiasmo por ter emfim alcançado o que ha já trinta annos baldadamente vinha pedindo. No comboio seguiam a commissão dos festejos, convidados, e duas filarmónicas.

Todas as carruagens vinham enfeitadas com bandeiras e festões de verdura. A machina trazia á frente um trofeu formado com bandeiras nacionaes.

No edificio dos Paços do Concelho realisou-se um lauto almoço de 50 talheres a que assistiram os vereadores, a commissão e varios convidados, tendo sido trocados brilhantes e entusiasticos brindes.

A' noite, quatro filarmónicas percorreram as ruas de Amarante, por onde se acotevellavam mais de seis mil pessoas admirando as brilhantes iluminações que a commissão de festejos tinha organizado.

As festas terminaram alta hora da noite com uma brilhante marcha *aux flambeaux*.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

**todos os anúncios
são óptimos**

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35

Linhas Estrangeiras

BRASIL

O Brasil encomendou ao Japão material ferroviário, no valor de 1200 milhões de yens. A encomenda compreende aproximadamente vinte locomotoras eléctricas e 10 locomotoras Diesel, e destinam-se todas aos caminhos de ferro do Estado de S. Paulo. Espera-se que este contrato seja firmado brevemente entre as autoridades brasileiras e quatro fabricantes japoneses. As modalidades do mesmo, segundo informam os meios financeiros, serão o pagamento de 20% do seu valor no momento da entrega e o resto num prazo de cinco anos.

Esta é a segunda encomenda importante que os caminhos de ferro brasileiros fazem ao Japão. A primeira foi feita em 1956, no valor de 2400 milhões de yens, quantia correspondente a 90 locomotoras, das quais muitas delas já foram entregues.

CANADÁ

Os Caminhos de Ferro Nacionais do Canadá requereram a supressão da lei que exige o emprego de fogueiros em todas as locomotoras, tenham ou não trabalho que fazer, segundo o seu contrato com a Associação de Maquinistas e Fogueiros de Locomotoras. No seu pedido, a Administração assinala que a presença de fogueiros nas locomotoras Diesel de mercadorias e manobras, embora os salários permaneçam estacionários, custaria à Companhia cerca de 197 milhões de dólares para 1961. Os Caminhos de Ferro Nacionais do Canadá tiveram em 1957 um «deficit» de 29.600.000 dólares e crê-se que o de 1958 será substancialmente maior.

A Companhia também se oporá enèrgicamente à petição da União de um aumento de 18% nos salários e outros benefícios. A concessão desses aumentos de salários e benefícios representaria um aumento de gastos para a Companhia de aproximadamente 6.800.000 dólares por ano.

DINAMARCA

Os Caminhos de Ferro Dinamarqueses organizaram, para ser inaugurada brevemente, uma exposição ferroviária europeia, na Estação Central de København.

Constituída por material ferroviário e modelos, esta Exposição apresentará algumas novidades, como, por exemplo, uma locomotiva eléctrica BB 12.000, que oferece a possibilidade de ser vista no interior por meio de janelas em plexiglas; um modelo dum comboio «Talgo»; um modelo de «Mistral», comboio de 5 carruagens; um modelo dum comboio PEE, de 4 carruagens; um comboio eléc-

trico, 25.000 V 50 Hz, de 3 carruagens; um modelo dum compartimento de carruagem-cama, que, com a manobra de alguns botões, se pode ver na posição de dia e na posição de noite.

As autoridades inglesas têm em es-
GRÃ-BRETANHA tudo um plano de recuperação dos seus caminhos de ferro, pois, além do constante aumento dos «deficits», os serviços vinham sofrendo bastante com esse desequilíbrio.

Para a realização do plano, tornou-se indispensável garantir o capital necessário, tendo-se verificado que isso só será possível com o auxílio do governo. Nessas condições, a «British Transport Commission» obteve do governo uma proposta apresentada no Parlamento no sentido de um adiantamento dos fundos exigidos, equivalente aos «deficits» previstos para os próximos anos, até o momento em que os benefícios do Plano de Modernização se manifestem no equilíbrio das despesas. Espera-se que esse equilíbrio se verifique nos próximos anos de 1961 e 1962. Os empréstimos, a serem reembolsados, não poderão, entretanto, exceder 250 milhões de libras esterlinas.

Algumas fases do programa entraram já no número das realizações verificadas. A mecanização dos trabalhos de manutenção e de renovação das linhas prosseguem em todas as regiões e a soldagem de carris em longas extensões está sendo desenvolvida a título experimental; o sistema de freio a vácuo foi adoptado como padrão em todos os vagões, passando estes a receber tal equipamento. Os novos vagões terão que ser também providos desses freios.

O número de locomotivas diesel-eléctricas, mecânicas e hidráulicas tem crescido continuamente.

Faz parte do programa a construção ou aquisição de 500 automotoras diesel-eléctricas de unidades múltiplas e de 450 carruagens unidades eléctricas. O programa de vagões abrange 70.000, dos quais 2.500 foram recebidos em 1957; no referente às carruagens de passageiros, foram encomendadas 1.400.

Seguindo o exemplo de outros países em relação aos sistemas de electrificação, a «British Transport Commission» deliberou adoptar a corrente monofásica de 25.000 volts e 50 ciclos para todas as linhas que forem electrificadas, exceptuando as da Região Sul, onde já existem grandes extensões com corrente contínua de 660 volts usando terceiro carril. A electrificação monofásica será empregada na linha Londres-Southend, no subúrbio de Glasgow, em parte do subúrbio de Londres (Liverpool Street) em direcção a Enfield, Chingford, Hertford e Bishops Stortford, na Região Leste e, ainda, na linha principal ligando Londres, Birmingham, Manchester e Liverpool, na Região London Midland. Nesta linha encontra-se em execução o troço Manchester-Crewe.

Na Região Leste, o troço Shenfield-Southend foi inaugurado com corrente contínua a 1.500 volts, que

será, oportunamente, transformado para corrente monofásica de 50 ciclos.

— A primeira locomotora Diesel-eléctrica construída nas oficinas dos Caminhos de Ferro da Inglaterra, sob o Plano de Modernização de quinze anos, exibiu-se no dia 24 de Julho de 1958, na estação de Marylebone. Impulsionada por um motor Diesel de 1160 H. P., é capaz de rebocar carruagens de passageiros a 75 milhas por hora (seja mais de 120 Km/h) ou comboios de mercadorias a 60 milhas por hora (mais de 96 Km/h).

Foi a primeira das 30 locomotoras do mesmo tipo que estão a construir-se em Derby para serviços de tráfego mixto nas zonas Oriental, Londres-Centro e Meridional.

As oficinas de locomotoras de Derby dos Caminhos de Ferro Britânicos têm capacidade para construir estas locomotoras, no ritmo de uma em cada oito dias.

— A Administração dos Caminhos de Ferro Britânicos assinou contrato para a aquisição de 83 locomotoras Diesel, das quais 63 são de uma potência de 2000 CV, com capacidade para uma velocidade máxima de 144 Km. por hora, e as restantes 20 de 1100 CV de potência e velocidade máxima de 120 Km. por hora. Estes contratos serão subministrados pela «North British Locomotive Co», de Glasgow, e pela «English Electric».

Mais de 400 passageiros foram surpreendidos, há pouco tempo, viajando sem bilhete, durante uma revisão-surpresa efectuada na estação Bally-gunge, próximo de Calcutá, no caminho de ferro Oriental.

A revisão começou de manhã, muito cedo. Das 402 pessoas surpreendidas sem bilhete, 288 puderam continuar viagem depois de terem pago a respectiva multa. Os restantes passageiros foram levados perante um tribunal especial, onde alguns deles foram condenados ao pagamento da multa de 75 rupias, correspondentes a 75 dias de prisão, ou seja o castigo máximo.

Passagens de nível

Por iniciativa do Município de Oeiras, a passagem de nível da Amadora vai ser substituída por um amplo viaduto, a uns 400 metros da actual passagem, no enfilamento da Rua Alexandre Herculano e do bairro da Vila Chã. Terá dois tabuleiros independentes, de 12 metros de largura cada, sendo 7 metros de faixa de rolagem e cinco de passeios. Entre os dois tabuleiros — um para cada sentido de trânsito — ficará, a meio da ponte, um «vazio» para o qual se arranjou uma solução arquitectónica.

A execução do viaduto não afectará o tráfego ferroviário.

Esta obra custará 1.400 contos e o concurso para a sua respectiva adjudicação realizar-se-á no próximo dia 9 deste mês.



PARTE OFICIAL

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS,
CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES
DA PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE

Divisão de Exploração do Porto e Caminho
de Ferro da Beira

Serviço de armazéns do Caminho de Ferro da Beira
2.ª SECÇÃO

Circular — Concurso n.º A/CFB 1/1-22/59

O «Diário do Governo», III Série, n.º 69, de 23 de Março de 1959, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 14 horas e 30 minutos do dia 12 de Junho de 1959 para o fornecimento de um transbordador para a revisão de material.

O programa de concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 40.000\$.

O jogo de dez desenhos encontra-se à venda na 2.ª secção dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira, ao preço de 50\$.

A validade das propostas é, no mínimo, de sessenta dias.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira, na cidade da Beira.

Armazéns da Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, na Beira, 10 de Fevereiro de 1959. — O Director dos Serviços, *H. A. Brasão de Freitas*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Secretaria-Geral

O «Diário do Governo», II Série, n.º 72, de 26 de Março de 1959, publica o seguinte:

Por portaria de 16 de Março de 1959, visada pelo Tribunal de Contas em 19 do mesmo mês e ano:

Dr. Carlos Simões de Albuquerque — nomeado para o cargo de vogal suplente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, nos termos da alínea f) e §§ 2.º, 5.º e 6.º do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 35 196, de 24 de Novembro de 1945. (São devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22 257).

Secretaria-Geral do Ministério, 21 de Março de 1959. — O Secretário-Geral, *Jos António Miranda Coutinho*.



SE TEM FILHOS

e precisar de óculos: o Oculista de Lisboa que por último deve consultar é: **O OCULISTA DAS PORTAS DE SANTO ANTÃO, 9 - 2.º** (ao Rossio), Antiga R. Eugénio dos Santos, porque inspira confiança. O maior e moderno sortido de aros para criança com 50 a 40 % de desconto.

Óculos Sol graduados 120\$00 / Bifocais 190\$00

(armações e lentes 2=D) Emprestamos para experiência

Para os empregados da C. P. e suas famílias
fazemos descontos especiais

É bom guardar esta notícia

Publicações recebidas

Companhia Nacional de Electricidade — (Exercício de 1958)

No Relatório do Conselho de Administração da Companhia Nacional de Electricidade, referente ao exercício de 1958, lê-se que aquele ano apresenta, como novidade, em relação aos anos anteriores, o de ser o início duma nova era na política da produção de electricidade, pois se dispôs pela primeira vez de meios de produção que permitiram encarar, sem qualquer preocupação, a satisfação total dos consumos permanentes e temporários.

O saldo apurado no exercício de 1958 foi de 270.738.639\$20.

Por ter sido chamado, em Agosto, a desempenhar as funções de Ministro da Economia, abandonou a presidência da Companhia, lugar que exercia desde a sua constituição, em 14 de Abril de 1947, o sr. Eng.º José do Nascimento Ferreira Dias Júnior, cuja acção em prol da electrificação nacional tem sido notável.

Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal — (Exercício de 1958)

O Relatório do Conselho de Administração, e o Parecer do Conselho Fiscal da Sociedade do Jardim Zoológico, referentes ao exercício de 1958 e apresentados à assembleia geral ordinária, no dia 28 de Março do corrente ano, trazem-nos leitura e dados de muito interesse.

Fundado este jardim em 1883, empreendimento notável que veio enriquecer Lisboa com um dos seus melhores e mais aprazíveis atractivos, fizeram parte da sua primeira e ilustre Direcção os srs. Visconde de S. Jonuário, presidente, dr. António Augusto Carvalho Monteiro, Barão de Almeida Santos, Barão de Kessler, dr. Carlos May Figueira, Conde de Ficalho, dr. Eduardo Burnay, Eduardo Coelho, Francisco Isidoro Viana, Francisco Rebelo de Andrade, dr. José Tomás de Sousa Martins, eng.º Miguel Carlos Correia Pais, dr. Fernando Matoso dos Santos, dr. Pedro Adriano Van-der-Laan e dr. Vicente Rodrigues Monteiro.

De 1883 até hoje, o Jardim Zoológico, que, na sua segunda fase, se instalou nas Laranjeiras, tem tido ao seu serviço e, simultaneamente, ao serviço da capital, numerosas dedicações.

Um dos seus mais dedicados servidores foi Manuel Emydio da Silva, pai do eminente Professor, sr. Doutor Fernando Emydio da Silva, presidente do Conselho de Administração. Na reunião extraordinária do Conselho de Administração da Sociedade do Jardim Zoológico, realizada em 11 de Junho de 1958, o seu nome foi lembrado pelo sr. General Luís António de

Carvalho Viegas, administrador-delegado, a propósito da passagem do centenário do seu nascimento, em 18 de Outubro daquele mesmo ano.

Ao evocar o seu nome e a sua obra, o sr. General Luís António de Carvalho Viegas afirmou que «sem Manuel Emydio da Silva, ou já não existiria hoje o Jardim Zoológico de Lisboa, ou este não estaria nas condições de desenvolvimento em que se encontra», e leu um trecho do discurso que, no acto de inauguração da Memória que lhe foi erigida no dia 18 de Outubro de 1937, no formoso Parque das Laranjeiras, o sr. Dr. Alfredo da Cunha ali proferiu:

Eis o referido trecho:

«Posto que sem intimidade, manteve Manuel Emydio da Silva amigável trato com Ramalho Ortigão, e foi este, por semelhança de gostos, de senso prático e de propósitos educativos e saneadores de maus hábitos, e foram dois ou três escritores franceses de índoles afins, os que mais influíram na formação do seu critério e na orientação dos seus escritos.

Essa influência é manifesta, principalmente, na série de artigos que, com o título — «Cousas & Louças» — publicou, durante anos, no «Diário de Notícias», de Lisboa. Formam eles um corpo de doutrina, de sugestões e ensinamentos úteis, a que, em grande parte, o autor da «Holanda» não regatearia aplauso. Reeditados em volume, seriam um bom compêndio pelo qual deviam, sob certos aspectos, reger-se os que intentem extirpar da Sociedade portuguesa usos e costumes que estão longe de acreditá-la.

Se tal se fizer, e para que, nesse caso, se possa dizer — «finis coronat opus» — o volume deverá ter por fecho os períodos do testamento, datado de Novembro de 1935, em que Manuel Emydio da Silva deixou, com a forma de disposições de última vontade, como que o seu derradeiro artigo de exortação e propaganda sobre alguns dos seus temas favoritos.

Apraza-nos registar que a ideia exposta pelo antigo director do «Diário de Notícias» vai ser dentro de dias uma realidade, assim se prestando à memória de M. Emydio da Silva, como homem de letras, uma nova e merecida homenagem.

Muitas obras, e todas elas de grande importância, se concluíram em 1958, e do programa do corrente ano de 1959 fazem parte, entre outros melhoramentos, uma nova instalação para elefantes, e a pavimentação que se destina a renovar o aspecto do Parque.

A Colecção de animais continua a ser constantemente enriquecida. Em 31 de Dezembro de 1958 as colecções dos animais eram constituídas por: 773 mamíferos, 3028 aves, 100 répteis e 4 enxames de abelhas, num total de 3.903 exemplares.

Durante o ano de 1958 registaram-se 426.368 entradas pagas. Além destas foram concedidas mais 18.492 gratuitas (escolas, asilos, Mocidade Portuguesa, sol-

Recortes sem comentários

O Futebol

RIO DE JANEIRO, 23 de Março — Um sócio do clube de futebol de Nova Iguaçu, Elcio Chambarelli, ao verificar que o guarda-redes do Maceió, Sanfrandi Lacerda, defendia todas as bolas que os avançados rematavam, disparou dois tiros de pistola, ferindo gravemente o guardião.

Na confusão que se seguiu, Chambarelli disparou mais dois tiros, atingindo numa perna, com um deles, Aluísio Pinheiro, de 18 anos, e conseguiu fugir, sendo procurado pela polícia — (ANI).

Um antigo soldado que se transformou em mulher

NOVA YORK, 31 de Março. — Christine Jorgensen, o antigo soldado que mudou do sexo masculino para o feminino, em 1953, solicitou nesta cidade uma licença de casamento.

Essa licença não foi passada porque o seu noivo, Howard Knox, de 39 anos, um funcionário dos serviços de estatística de Illinois, não possuía uma certidão da sua sentença de divórcio.

A série de operações, durante cerca de dois anos, que transformaram o antigo soldado numa mulher, tornaram Miss Jorgensen numa figura conhecida em todo o Mundo. — R.

A torre Eiffel

PARIS, 31 DE MARÇO — Uma grande senhora é hoje alvo da homenagem unânime da Imprensa parisiense: a torre Eiffel, que festeja o 70.º aniversário. A legião dos seus admiradores parece ter-se multiplicado com o tempo. Os detractores que ontem ainda lhe apontavam os epítetos mais desagradáveis, calam-se — talvez pelo respeito pela sua avançada idade.

Foi em 31 de Março de 1889 que o «monstro», a «fabulosa carcaça de animal ante diluviano», a «torre de Babel», foi inaugurada solenemente pelo Ministro do Comércio e da Indústria.

A construção havia levado três anos e custou perto de milhões de francos-ouro. O conjunto, que pesa 7.000 toneladas e reúne 18.000 peças soltas, não sofreu alteração depois daquela data. O ferro utilizado — que não era da melhor qualidade, porque, em princípio o edifício apenas era temporário — revelou ser, com o tempo, tão sólido como o melhor dos aços.

A torre Eiffel cresceu 4 metros em 70 anos. O cimo, vedado ao público e utilizado pelos serviços da TV francesa, foi modificado em 1957, depois de um incêndio. A torre mede, agora, exactamente, 317 metros e 93 centímetros — F. P.

dados acompanhados pelos seus oficiais, convites vários, etc.) o que perfaz um total de 444860.

Boletim Trimestral do Banco de Angola —

O n.º 5 do Boletim Trimestral do Banco de Angola, agora publicado, corresponde aos meses de Janeiro - Março de 1959.

Este número do Boletim abre com um artigo sobre a Balança Comercial de Angola em 1958, a qual acusa um acentuado incremento no intercâmbio com o exterior.

Entre as principais mercadorias exportadas naquele ano, figuram o café, diamantes, farinhas de peixe, milho e sisal.

Os principais clientes e fornecedores da Província foram, além da Metrópole, os Estados Unidos da América, o Reino Unido, a Holanda e a Alemanha.

Sobre o movimento dos Caminhos de Ferro no 4.º trimestre de 1958, o Boletim fornece-nos números de interesse.

O C. F. de Amboim, nos meses de Outubro e Novembro, transportaram 1.568 passageiros, com o rendimento de 46 contos, e 7523 toneladas de carga, com a receita de 912 contos; pelo C. F. Benguela, transitaram, nos meses de Outubro a Dezembro, 121.008 passageiros, com a receita de 2308 contos, e 446.520 toneladas de carga, com a receita de 63.099 contos; pelo C. F. de Luanda, transitaram 72.112 passageiros, do que resultou a receita de 2.113 contos, e 101.947

toneladas de carga com o rendimento de 9.109 contos. O movimento de passageiros no C. F. de Moçâmedes foi, nos meses de Outubro e Novembro, de 12.057, com a receita de 575 contos, tendo sido transportadas, no mesmo período, 57.683 toneladas de carga, com o rendimento de 3.196 contos.

Romagem dos antigos Combatentes a França

Devendo realizar-se esta Romagem em meados do próximo mês de Maio, o secretário da Comissão Organizadora, Carlos d'Ornellas, recebe desde já as inscrições, na Rua da Horta Seca, 7-1.º, Telefone 2 7520 (Gazeta dos Caminhos de Ferro).

A data certa da partida será anunciada logo que se receba de França o programa das cerimónias de Lacouture.

LINHAS PORTUGUESAS

Vai ter um apeadeiro a freguesia de Vinhas

Vinhas, freguesia do concelho de Macedo de Cavaleiros, de florescente agricultura, vai ter em breve um apeadeiro.

Situada à direita da linha do Tua, esse melhoramento, que já se fazia sentir, irá contribuir para o seu desenvolvimento.

O apeadeiro terá um cais e o respectivo abrigo.

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:

DOCE-SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B

TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

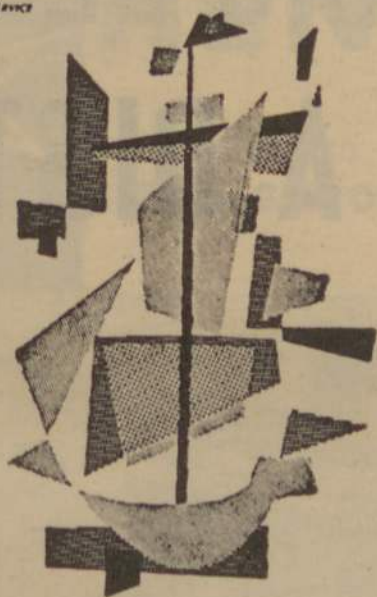
Rua Luís Pinto Moitinho
(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. } **843391 / 92**
842070

L I S B O A

PUBLICITY

OPRES J. COLIN



FEIRA DE PARIS

1 a 18 de Maio de 1959



INFORMAÇÕES

Rua Eça de Queiroz, 20-A • Tel. 42988

LISBOA

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luis Malheiro—Pele e Sífilis—Consultas às 3.ª 5.ª e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias—Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
-rectais—às 15 horas

Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



DECLARAÇÕES
DUM CENTENÁRIO

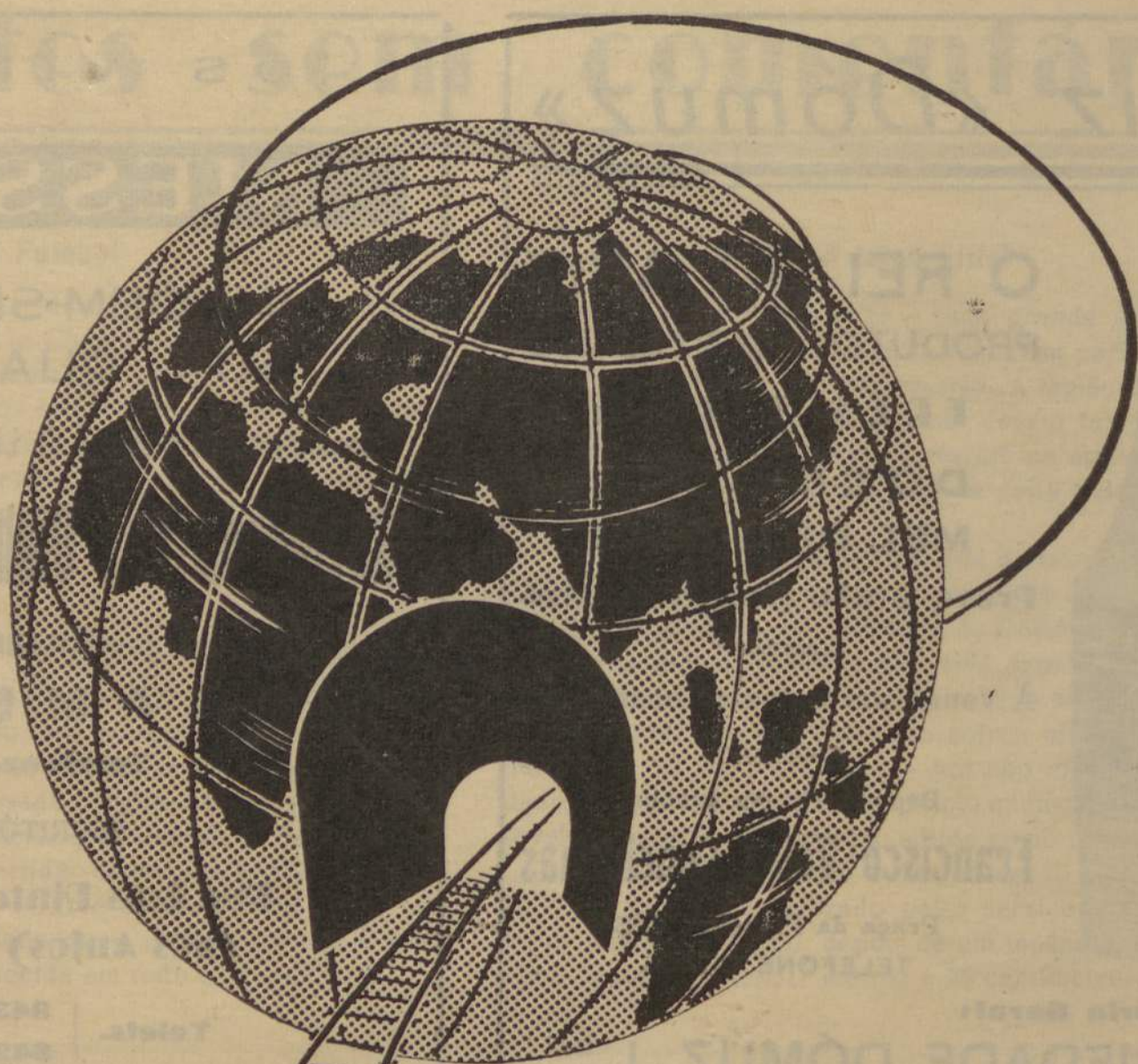
Usar Óculos?

Para Quê?

*
EU USO

LÂMPADAS

LUMIAR



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE